

地域交通対策等特別委員会記録

開催日時 平成23年6月17日(金) 10:03~11:10

開催場所 第1委員会室

出席委員 8名

安井 宏一 委員長
乾 浩之 副委員長
森川 喜之 委員
宮本 次郎 委員
高柳 忠夫 委員
米田 忠則 委員
出口 武男 委員
小泉 米造 委員

欠席委員 なし

出席理事者 川崎 土木部長

松本 交通部長 ほか、関係職員

議 事

- (1) 平成23年度主要施策の概要について
- (2) 6月定例県議会提出予定議案について
- (3) その他

〈会議の経過〉

○安井委員長 それでは、ただいまより地域交通対策等特別委員会を開催させていただきます。

議事に先立ちまして一言ごあいさつを申し上げます。

本日はご多忙のところご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。私と乾議員がさきの5月臨時県議会におきまして、正副委員長に選任されました。今後、委員各位並びに理事者のご協力、ご支援を得まして、委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと存じますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

委員の紹介でございますが、今回、委員会構成がなされまして初めての委員会でございますので、委員より自己紹介をお願いいたします。着席順により副委員長の方からお願いいたします。

○乾副委員長 乾です。どうぞよろしくお願いいたします。

○出口委員 出口でございます。

○森川委員 森川です。よろしくお願いいたします。

○高柳委員 高柳です。

○宮本委員 宮本です。よろしくお願いいたします。

○安井委員長 次に、事務局の紹介をさせます。

事務局次長の自己紹介の後、事務局次長から担当書記の紹介を願います。

○中井事務局次長 事務局次長の中井でございます。

担当書記を紹介させていただきます。まず、西村でございます。

○西村書記 西村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○中井事務局次長 西井でございます。

○西井書記 西井でございます。よろしくお願いいたします。

○中井事務局次長 どうぞよろしくお願いいたします。

○安井委員長 次に、理事者の紹介をお願いします。なお、当委員会の所管事項及び出席を求める理事者につきましては、去る5月27日の正副委員長会議でお手元に配付のとおり決定されております。

それでは、土木部長、交通部長の順に自己紹介並びに関係次長、課長の紹介を願います。

○川崎土木部長 土木部長の川崎と申します。よろしくお願いいたします。

私の方からは土木部及びまちづくり推進局の次長及び課長の紹介をさせていただきます。

まず、まちづくり推進局次長の林でございます。

○林まちづくり推進局次長 林です。よろしくお願いいたします。

○川崎土木部長 道路・交通環境課長の東でございます。

○東道路・交通環境課長 東でございます。

○川崎土木部長 道路建設課長の牛嶋でございます。

○牛嶋道路建設課長 牛嶋でございます。よろしくお願いいたします。

○川崎土木部長 道路管理課長の水本でございます。

○水本道路管理課長 水本でございます。よろしくお願いいたします。

○川崎土木部長 地域デザイン推進課長の中尾でございます。

○中尾地域デザイン推進課長 中尾でございます。よろしくお願いいたします。

○川崎土木部長 以上、よろしくお願いいたします。

○松本交通部長 交通部長の松本でございます。どうぞよろしく申し上げます。

交通規制課長の喜多でございます。

○喜多交通規制課長 喜多でございます。よろしくお願ひいたします。

○松本交通部長 どうぞよろしくお願ひいたします。

○安井委員長 ありがとうございます。

次に、委員会の運営についてですが、お手元に特別委員会の設置等に関する申し合わせを配付しております。この申し合わせでは、調査期間終了時にその成果を本会議で報告すること、及び委員間討議の方法による議論を行うこととなっております。それでは、お手元に配付しております地域交通対策特別委員会の運営についてご説明させていただきます。

1の所管事項及び調査、審査事務につきましては、まず、当委員会の所管事項として地域交通対策及びリニア中央新幹線に関すること。そして、調査、審査事務は奈良県交通基本戦略に基づく交通政策の推進に関すること、並びに交通環境の充実と移動環境の改善等、及びリニア中央新幹線に関することとなっております。今後、議論を深めていただき、課題等を絞り込んでいただきたいと思いますと考えております。

次に、2の委員会の運営についてでございますが、調査期間を2年間として、平成25年6月定例会までに調査、審査の成果を取りまとめることとしまして、委員間討議による議論を行いながら必要に応じて委員のみによる委員会も開催し、3の当面のスケジュールに沿って委員会運営を行いまして、来年、平成24年の6月定例会には中間報告を行いたいと考えておりますのでよろしくお願ひいたします。

これについて、何かご意見ございませんか。

特にないようございましたら、調査並びに審査におきまして、委員間討議の時間をとりながら進めてまいりたいと思います。

次に、事務分掌、新規事業の内容をお手元に配付しておきましたので、参考にしていただきたいと思います。

6の案件でございますが、平成23年度主要施策の概要について、土木部長、そして交通部長の順に説明をお願いします。

○川崎土木部長 それでは、土木部所管、平成23年度主要施策の概要について、新規事業を中心にご説明を始めたいと思います。「平成23年度地域交通対策等特別委員会資料 主要施策の概要」の4ページ、2奈良県交通基本戦略の推進でございます。交通基本戦略の3つの基本方針に基づきまして重点的な取り組みを進めてまいります。基本方針の1つ

目、(1)誰もが安心して暮らせるモビリティ（移動手段）の確保でございます。具体的な施策としまして、新規事業、安心して暮らせる地域公共交通確保事業でございますが、これは市町村が実施しますコミュニティバスなどの運行について、利用者の需要予測あるいは路線バス、タクシーとの役割分担の検討など、効率的な運行の実施に向け取り組みを支援するものでございます。

次に、5ページ、(2)奈良の魅力を一層高める交通環境の充実でございます。具体的な施策としまして、まず、奈良公園交通対策事業でございますが、これは奈良公園内の周遊バスの実証運行など、モビリティの拡大の検討、それから公園内道路の一方通行化、あるいは登大路観光駐車場のバスターミナル化の検討を行うとともに、大仏前観光駐車場の予約システムの運営を行うものでございます。また、公園内道路の一方通行化に向けましては、引き続き実現に向けて、地元や関係機関などの合意形成を図っていく予定でございます。

次に、奈良中心市街地交通対策事業でございますが、これは奈良公園から平城宮跡、西ノ京を含むエリアにおける交通渋滞対策でございます。パーク・アンド・バスライドや奈良中心市街地の観光地を巡る周遊観光バスの実証運行を実施するものでございます。

次に、ドライバー向け中南和・東部地域観光情報発信事業でございますが、これは、ドライバーを対象に道の駅や高速道路のサービスエリアなどにおきまして、中南和、東部地域の情報発信の検証を行いつつ、自動車周遊観光の促進を図るものでございます。

次に、自転車利用促進事業でございますが、これは、自転車利用促進事業について、自転車における広域的な観光周遊を促すために、自転車利用ネットワークに位置づけたルートにおきまして、走行環境の改善などを行うことを初め、広域レンタサイクルなどの支援などによりまして、自転車の利用環境の充実を図っていくものでございます。

次に、6ページ、基本方針の3つ目でございます。(3)持続可能な取り組み体制の構築でございます。具体的な施策としましては、交通基本戦略推進事業でございます。広域的な路線バスの効率的な運行や交通施策に係るPDCA、これはプラン・ドウ・チェック・アクションのサイクルにより、マネジメントの方法などを検討を実施してまいります。

次に、3交通環境の整備、(1)高速輸送体系の形成としまして、新規事業にリニア中央新幹線調査検討事業であります。これは国の答申なども踏まえまして、リニア中央新幹線の開通による奈良県への経済効果について調査を実施するものであります。以上をも

ちまして、土木部に關係します主要施策の概要の説明を終わらせていただきます。

○松本交通部長 それでは、警察本部所管の平成23年度主要施策の概要につきまして、平成23年度予算の概要に基づきご説明させていただきます。「平成23年度地域交通対策等特別委員会資料主要施策の概要」警察本部所管の1ページをお開き願います。

まず、2交通事故抑止対策の推進、(1)交通安全施設等の整備についてでございます。事業費として金額欄に記載のとおり4億1,140万6,000円でございます。主な事業の内容でございますが、安全対策といたしまして、一つは交通管制集中制御機の更新でございます。国道25号の天理市稲葉町交差点から、同市丹波市町西交差点までの間の7基と県道畝傍御陵前停車場四条線の橿原市四条町交差点から県道橿原神宮公苑線、同市神宮前交差点までの5基、合計12基の信号専用機を更新いたします。そのうち2つは、灯火標識等の整備、信号機の改良でございます。安全な歩行環境の整備を図るため、灯火式の道路標識等を18基、信号機の改良等を17基などの整備を行おうとするものでございます。

次に、円滑化対策としまして、交通の円滑化を図るため、灯火式の道路標識等14基、信号機の新設10基、信号機の改良23基などの整備を行おうとするものでございます。

次に、2ページ、(2)交通環境の整備、交通管制センターシステムC/S化事業であります。事業費として2,752万8,000円でございます。主な事業の内容でございますが、交通管制センターシステムC/S化、これはクライアント・サーバーの略でございます。交通管制センターのシステムを小型で安価なコンピューターを複数用いる構成に変更することであり、全国で仕様の統一を図り相互事業を容易にしようとするものでございまして、これに伴うシステム構築のための設計委託を行います。交通管制センターでは、県内の道路交通の安全と円滑を図るための総合的な道路情報管理システムを運用しておりますが、現行のシステムは平成8年度にシステム整備を行って以降、15年が経過しまして老朽化し機器障害が懸念されておるところでございます。一方、平成24年度を目途に現在の汎用型からクライアント・サーバー化への移行整備計画が全国的に進められておりまして、当県におきましてもこの機を逸することなく、同様に交通管制システムの高度な交通制御を図ることとし、平成23年度はシステム構築に向けた設計委託を実施するものでございます。警察本部の主要施策は以上でございます。どうぞよろしく願いいたします。

○安井委員長 次に、6月定例議会の提出予定議案について、土木部長から説明をお願い

します。なお、土木部長から、奈良中心市街地におけるゴールデンウィークの交通対策について、他2件について報告を行いたいとの申し入れがありましたので、あわせて報告の方お願い申し上げます。

○川崎土木部長 それでは、6月定例県議会提出予定議案についてご説明をいたします。まず最初に、平成23年度奈良県一般会計補正予算についてご説明を申し上げます。「平成23年度6月補正予算案の概要」の12ページ、(2)交通事故抑止対策の推進、安全・安心で快適な歩行空間の確保でございます。奈良県交通基本戦略におけるだれもが安心して暮らせるモビリティの確保に向けまして重点的な取り組みに位置づけられております、後ほどご説明をさせていただきます奈良県安心歩行空間整備方針という歩道の整備方針を踏まえまして、県道木津横田線、天理環状線ほか14路線で安心な歩行空間の確保に向けて取り組むための予算でございます。

次に、「地域交通対策等特別委員会資料6月定例県議会提出予定議案」の、1ページをお願いいたします。

当委員会に係る土木部所管の繰越明許費繰越計算書でございます。交通安全施設整備事業でございます。金額としましては、さきの2月議会におきまして6億3,551万4,000円をお願いしたところでございますが、その後の精算等によりまして、平成23年度への繰越額は5億2,550万3,000円となっております。繰越しの理由としましては、地元調整の難航や、水道管の移設方法などにつきまして関係機関との調整などに不測の日時を要したこと、あるいは用地補償交渉の難航で不測の日時を要したことなどにより、進捗のおくれが原因でやむを得ず繰越しさせていただくものでございます。

その次の奈良中心市街地交通対策事業でございます。奈良公園での一方通行規制の導入に当たり、昨年の秋に実施した地元説明会の結果を踏まえまして、一方通行化区間の歩道や交差点の設計などを実施しているものでありまして、その完成までに不測の日時を要したことによるものでございます。繰越し削減につきましては、昨年度には、各土木事務所との進捗管理を活用したり、あるいは課題となる事業に重点を絞っての執行進捗管理の徹底、あるいは職員への繰越し削減に対する啓発、意識改革などを進めてまいりました。しかしながら、依然として多額の繰越しが発生しており、まだまだ課題がございますので、適切な事業の執行、進捗管理をするとともに、引き続き繰越し削減に向けた取り組みを行ってまいりますので、ご理解のほどをよろしくお願いいたします。

次に、2ページ、平成22年度の土木部所管の道路交通環境事業に係ります事故繰越し

繰越計算書についてでございます。

まず、バス停情報案内板設置事業で744万3,000円、情報システム整備事業で736万8,000円の事故繰越しとなっております。これは東日本大震災の影響によりまして、資材調達などに不測の日時を要したことによりまして工事が遅延したため、平成22年度に繰り越したものをやむを得ず平成23年度にも繰り越すものでございます。これにつきましても、早期完成に向け全力を挙げて取り組んでまいりますので、ご理解のほどをよろしくお願いいたします。

次に、報告事項に移らせていただきます。

まず、報告1、奈良中心市街地におけるゴールデンウィークの交通対策についてでございます。まず、1、平城宮跡及び奈良公園への来訪者の状況でございますが、4月29日から5月8日までの10日間、平城宮跡には約11万人の方に、また、奈良公園には約25万人の方にお越しいただきました。東日本大震災もあり、広報の自粛などの影響もあって、昨年と比して減少いたしております。

2、中心市街地の交通状況でございます。これは5月3日及び4日を除きまして大きな渋滞は発生しませんでした。両日の渋滞の原因は、大宮道路を中心に奈良公園周辺の駐車場待ち、マイカーによる交通の障害が主な原因でございます。

次に、3、公共交通での来訪促進への取り組みと課題としましては、鉄道の利用促進を最優先にラジオなどで京阪神に広報を行ったところでありまして、この取り組みにつきましましては、来県を促すイベントのPRと一緒に電車で来ていただきたい旨の効果的な広報が今後も課題と考えております。

次に、4、パーク・アンド・バスライド施策の取り組みと課題としまして、これは平城宮跡、それと奈良公園という2つの拠点を見据えまして、パーク・アンド・バスライドをいたしたものでございまして、両拠点間を結ぶ周遊バスの運行などによって利用者の利便性の向上に努めたものでございます。駐車場利用台数は1日平均約150台の利用でございました。今回、奈良公園周辺でのマイカー渋滞が発生したことを受けまして、奈良西駐車場でのパーク・アンド・バスライドへの利用者の協力を得るために、郊外駐車場から奈良公園へのバスアクセスなどの向上が今後の課題と考えているところであります。

次に、5、バスでの周遊促進に向けた取り組みと課題については、3つの取り組みを新たに行いました。まず1つ目でありまして、バス乗り場のターミナル化でございます。これは1カ所にバスが集約するような形で、今回、平城宮跡のバスターミナル、それから

この県庁前に臨時のバスターミナルを設置したものでございます。利用者のアンケートなどによりますと、約6割の方から利便性は高まったとの評価をいただきました。なお、これにつきましては、バス乗り場の案内、あるいはバスの行き先の案内などの充実が今後の課題と考えているものでございます。

次に、2つ目としましては、奈良公園ぐるっとバスの運行でございます。これは、乗車定員35人で座席数11のバスを使用いたしまして、平均乗車人数が17.5人、10日間で約1万1,093人の方の利用をいただいたところでありまして、広い奈良公園の周遊や歩き疲れたときに利用したと好評であったことから、秋に本格的な運行に向けて検討をさらに進めていきたいと考えております。今後の課題といたしましては、バス車内でのアナウンスの充実、あるいは歩行者が多い区間を走るときの安全対策などをさらに考えていく必要があると考えております。

それから3つ目ですが、これは木簡型一日フリー乗車券の販売でございます。これは、サンプルの写真をつけております。これにつきましては、10日間で4,819枚の購入がございました。グラフを見ていただきたいと思っております。購入をいただいた方の平均周遊エリア数と平均滞在時間を買った人と買わない人を比べたものでございますけれども、いずれの項目も買った人の方が大きく上回っており、また、好評であったということもありまして、秋に第2弾に向けた検討を進めてまいりたいと思っております。

今後の主要な課題としましては、販売に関する事前広報の充実、購入の際、時刻表やバス系統のわかるマップをあわせて配布するなど、乗り継ぎの情報につきましてさらに工夫が要ると考えております。いずれの項目につきましても、今後、調査データやアンケート結果をさらに分析をしまして、秋に向けた対策を検討してまいりたいと思っております。

次に、報告2、中央新幹線の動向についてでございます。

先般、国においては営業主体及び建設主体にJR東海を指名、それから整備計画の決定を行い、建設の指示がJR東海に出されたところでございます。決定されました整備計画では、主な経過地としまして、奈良市付近が明記されておりました、奈良県としては大変意味のあることと考えております。これまでの中央新幹線では、昭和48年の基本計画の決定以来、粛々と地形あるいは地質調査等も行われてきましたが、平成19年にJR東海が自己負担により建設をする旨の表明後、調査項目が急速に加速しまして、国土交通大臣が交通政策審議会に対して、整備計画の決定についてという諮問を行う流れとなっております。

次ページ、交通政策審議会中央新幹線小委員会の答申の概要でございます。

まず、1、中央新幹線整備の意義についてでございます、今回の東日本大震災の経験を踏まえて、大動脈の二重系統化により災害リスクに備える重要性が高まったといった記述が中間取りまとめに追加されて最終取りまとめに書いてございます。また、答申では奈良県がこれまで主張、提案してきたことに関連する事項が附帯意見として整理されております。6の附帯意見のところの、まず①大阪までの早期開業のための検討の部分では、中央新幹線の整備は東京－大阪間を直結して初めて十分な効果が得られる事業であり、大阪開業をできる限り早く実現することが重要であること。

それから⑦、駅の設置に関する沿線地域との協力の重要性では、駅の建設費用負担につきましては、関係者間で合意が得られない場合は、合理的な負担のあり方についてその検討への国のかかわりを含め調整されることが望ましいことなど、東京－大阪間の早期全線同時開業、それから駅設置に関する主要意見の反映と適切な負担に関連する記述が見られます。

次、今後のスケジュールとしましては、まず東京－名古屋間の概略ルートや駅の位置等について、JR東海の検討案をもとに、地域との協議により調整が進められていくと聞いております。今年の12月からはおおむね2年間をかけまして環境影響評価を実施した後、JR東海が工事実施計画の認可を受けまして、2014年には着工予定と伺っております。奈良県としましては、早期の東京－大阪間の全線同時開業と奈良駅の設置に向けまして、JR東海に対して早期の協力を求めていきたいと考えております。

報告3、奈良県安心歩行空間整備方針について、これは、奈良県安心歩行空間整備方針の策定を報告するものでございます。説明の前ですが、本件につきましては、建設委員会での報告事項でもありますので、会期中の建設委員会の報告後に正式に公表をさせていただきたいと考えております。別紙1、奈良県安心歩行空間整備方針の概要において、まず、歩行空間の現状と課題を整理しております。現在、県管理道路の歩道整備率は約25%と全国平均の41%に比べて低い状況であります。また、歩道のない通学路が約87キロメートルと通学路全体の42%であり、歩行空間の確保がされていない現状になっております。次に、バリアフリーの関係でございますが、バリアフリー基本構想を策定した市も橿原市と葛城市の2市のみであり、全国と比べて低い達成率でございます。また、観光地周辺につきましても、案内看板が多種多様かつ新しいもの古いものの看板が入りまじって設置されており、来訪者にわかりにくくなっております。これを踏まえまして、歩行空間整備の

基本方針といたしまして、まず1つ目、選択と集中により、必要性や緊急性の高い箇所を優先的に整備をする。2つ目、関係者と連携して点検を実施し、県民や来訪者の目線による安心な歩行空間の整備に取り組む。それから3つ目、早期の効果実現可能な速効対策から取り組み、地域の協力が得られたところから抜本対策も実施する。4つ目、休憩用のベンチや観光案内サインの設置など、歩行環境も一体的に整備をすることとすると考えております。

また、重点的に整備を推進する路線として3つ考えております。一つ目が歩行空間が確保されていない通学路、2つ目がバリアフリー基本構想における生活関連経路、3つ目は、世界遺産地域などの周遊観光を促進するための観光経路と、その他としまして、市町村のまちづくり計画等に位置づけられた経路にも取り組む予定でございます。別紙1の2ページに、歩行空間整備への具体的な取組として4つ掲げております。まず1つ目でございますけれども、歩行空間の確保されていない通学路に対しましては、歩道未整備箇所などの客観的なデータと学校関係者のアンケートによって抽出箇所の見える化、県民にわかるような形にすることを見える化と呼んでおりますけれども、それを行いまして、対策プランを作成、公表をしまいたいと思っております。

2つ目のバリアフリー基本構想における生活関連経路でございますけれども、これは法律に基づいてバリアフリー構想を市町村が作成するものでございますけれども、その中で、生活関連経路を定めるわけでございますが、その生活関連経路に対しましては、市町村に基本構想策定に係る技術的な支援の実施や、特に県が所有しております施設の周辺においては、県みずから点検を行い、市町村の基本構想の策定が進みやすいような積極的な協力を行っていききたいと思っております。

3つ目、世界遺産地域等の、周遊観光を促進するための観光経路でございまして、これは、関係者との点検によりまして問題箇所の見える化、それから観光客へのアンケートの実施、それから散策路も含めて面的な観光経路を設定したいと考えております。整備に当たりましては、歩行空間整備とあわせて、案内サイン、ベンチ等の設置等にも取り組みまして、そういうものを取りまとめ対策プランを策定、公表していききたいと思っております。

最後に、4つ目でございますけれども、地域住民などとの連携による継続的なPDCA、プラン・ドゥ・チェック・アクションを実施し、両者の視点から地域住民と連携して継続的なマネジメントを実施してまいりたいと思っております。以上で、報告3について終わらせていただきます。ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

○安井委員長 ただいま平成23年度の主要施策の概要及び6月の定例議会の提出予定議案の説明をしていただきました。

このことにつきまして、その他の事項も含めまして質疑等があれば、委員の方々のご発言を願いたいと思います。

○宮本委員 報告3、奈良県安心歩行空間整備計画方針で、大変ショッキングな報告で衝撃を受けました。歩道のない通学路が42%、歩道設置率が47都道府県中45位、バリアフリー基本構想策定率は47都府県中44位という状況です。それを真摯に受けとめて、具体的な整備方針ということで示されたわけですが、例えば、歩道のない通学路については見える化を行うとか、集中と選択という言葉をよく使われますが、生活道路について歩道設置に軸足を置いていくのは、非常に大事なことだと思っており、こういう計画がつけられたことは大変高く評価をしたいと思っております。その前提に立って一つお聞きしたいのは、これほどまでに衝撃的な数字になっている原因がどこにあるのか、これをはっきり定めない限りせつかくの計画が説得力のあるものにならないと思うわけですので、こういうおくれた状況にある本県の原因がどこにあるとお考えか、これ明らかにしていただきたいと思うのが一つ。

それから、もう1点お聞きをしたいのが、リニア中央新幹線についての報告で、東京ー名古屋間で5兆4,300億円、名古屋開業が2027年、東京ー大阪間で9兆300億円で大阪開業は2045年ということが明らかにされました。今、東日本大震災のもとで被災者の生活再建支援ですとか、あるいは被災地の復興に巨額の財政出動が求められているというときに、こういった合計9兆円もかかる事業費を捻出して急いでつくる必要が本当にあるのかどうかという率直な思いを持ちます。先ほど報告された小委員会の答申が出る過程の中で、国民の意見を聞くパブリックコメントが3回程度実施をされていると思うのですが、そのパブリックコメントの中で寄せられた意見のうち、早期に整備すべきという意見と、それから一方で整備に反対、あるいは計画の中止、再検討すべきという否定的な意見、この推移はどうなってるかということをお明らかにしていただきたいと思います。以上です。

○東道路・交通環境課長 委員より2点ご質問をいただきました。

まず、歩道の整備がおくれた原因についてどう総括しているのかというご質問でございますが、今回、計画の中でもその課題としまして、これまで県単独で歩道整備するという視点が高かったために、道路管理者間のネットワークの連携も不足していたのではないかと

そういう体制の不足とか、そもそも県内、自動車道路自体の整備率が低いこともございまして、県内相当利用率が高いわけでございますが、まずそちらをかなり優先にして取り組んできたという実態もあったことを総括しております。

また、歩道の整備になりますと、沿道の用地取得になりますと、市街地になりますと建物を移転しないといけない場合とか、その生活で使ってる駐車場をなくす場合もあるとか、大変その地域との調整にも時間を要したと思っております。今回、関係者との連携、点検を通じて、より効率的にかつ効果的にその後の整備を進めていきたいと考えております。

リニア中央新幹線のパブリックコメントにつきまして、国が審議会を待たなしで3回パブリックコメントをしておりますが、その早期に整備すべき、また反対意見の推移でございますが、まず、早期に整備すべき、また大阪までの早期開業すべきというご意見につきましては、最初のパブリックコメントが143件、中間が300件、最後は42件という形になっております。また反対、計画を中止、または再検討をすべきというものにつきましては、最初が12件、中間が142件、最後は648件という形になっております。以上でございます。

○宮本委員 歩道の問題ですが、いろいろと連続性に欠けたあるいは連携に欠けたということと、それから幹線道路を中心とした経路誘導だったということは観光のところで明らかにされてはいますが、大体そういった原因だという認識に立っておられるということだと思います。私もなるほどなと思ったのですが、例えば、奈良県の道路予算の内訳をいろいろ資料でいただいた中で、平成22年度の予算ベースでいきますと、京奈和自動車道など幹線道路が71億円という予算と歩道設置などの交通安全費が20億円という予算の偏りの問題があると思っております。その点、こういう認識を改める必要があると思っておりますので、これは意見として申し上げておきたいと思っております。

それから、リニア中央新幹線ですが、先ほど説明がありました。第1回目のパブリックコメントが平成22年9月、この時点では早期整備の声が強かったということが明らかにされました。ところが、第2回目の今年の2月です。早期整備を望む声が83件に対して反対が142件と逆転をしてくれています。それで、震災後の第3回目は今年5月ですが、早期整備は16件であるのに対して、反対中止、再検討が648件と、はっきりした結果が出ています。パブリックコメントの、1回目と2回目の反対意見の中身ですが、例えば環境破壊が懸念されるとか、財政が心配という理由で反対だという意見です。2回目ではもう既に推進の意見を上回っているわけです。しかし、震災後の第3回目で見ますと、整

備に費やされる経費や人的エネルギーを被災地復興に充てるべきだとか、原発の事故が収束しておらず電力供給が心配だという、はっきり言ってリニア新幹線なんて言っている場合ではないだろうと、こういう意見が多数寄せられているという状況です。この国民の世論というのは至極もっともで当たり前の意見だと思うわけですが、この世論の変化をどう受けとめるか、土木部長の見解を伺いたいと思うわけですがどうでしょうか。

○川崎土木部長 まず最初に、歩道の件について宮本委員の誤解を解いておきたいと思うのですけれども、歩道整備というものは、特に通学路は町中でございます。町中のところの歩道整備というのは、先ほど説明がありましたように、家の軒先だけを売ってくださいますとか、そういうふうになりますので大変これは困難をきわめます。そういう意味で予算があるとかないとかで進んだとかというような論旨を述べられておりましたけれども、むしろ地域の協力が得られるかどうか、あるいは地域にきちっとこれは重要だよということを説明し、地域の地権者の方の協力を得る努力がやはりもう少し我々は今後工夫が要るんじゃないか。幾ら予算がいっぱいついても、町中の歩道を買っていくのは地域の協力がなかったら極めて難しいです。そういう意味で、予算が多かった少なかった論に持っていくことは県民に何かミスリードをするような気がします。むしろ、そこは歩道が重要だということをご説明し、だから、我々は点検をしてここは通学路で重要だと、そういうことをご説明する中で地域の方々の協力を得て進めていくことこそが重要であって、予算がついたからどんどん歩道が整備できるという、むしろあんまり要らないような歩道がどんどん進んでしまうことになるので、必ずしも通学路の歩道の整備の対策には結びつかないということを申し上げさせていただきたいと思っております。

それから、ご意見の件につきましてですけれども、この震災後の影響を受けるのはもちろん一般的だろうと思っておりますが、前提条件ですけれども、これはJR東海が自分のお金でつくりますというプロジェクトで今始まっております。そういう意味で、何か大きな公共事業が国費を取ってくるというイメージよりも、むしろJR東海が自分の採算でやりますと言っている話でございますので、ちょっとそのポイントは何か問いかけが少しミスリードになるといけないと思うので申し上げたいと思っております。いずれにしましても、やはり東日本大震災の後には防災対策、あるいは復興に県民、国民の関心がございますし、そういうものは真摯に取り組んでいくことは重要だと思っております。以上であります。

○宮本委員 歩道の問題につきましては、私の誤解だということなのですが、私は町を歩

いていても実感として、非常に歩道の整備がおくれていると感じることはよくありますし、そういう声もよく寄せられます。生活相談も恐らく議員の皆さんたくさん受けておられると思います。その一方で、幹線道路ということ言えば、京奈和自動車道、あるいは中和幹線というところできれいな道路が通るということに対して、これは予算の使い方としてどうなのという直観を県民は持つと、そのことを述べたわけです。それは誤解だと、間違っているのだ、認識が不十分だというのであれば県はそういう立場だろうなということを感じて感想として持ちました。ただ、県民の率直な実感としてそういう思いがあるのではないかというのを議員として代弁をしたということです。

それから、リニア中央新幹線についてですが、これは国民の声が率直に出ている問題だと思いました。それで、一つはJR東海がやるということですね。それはそのとおりなのですが、相当な利益を上げておられるのだろうなということを感じました。それにしても、駅の負担については地方自治体で全部やれと、東京、名古屋、大阪以外の全部地方自治体というのは、これはまたどうなのだという思いを率直に持ちます。これは、土木部長が述べておられますが、この点では認識は近いのではないかと思います。

それはさておきまして、今回言わんとしていることは、こういう震災を受けても国民の率直な思いとして、今こういう巨額の事業を急いでやる必要があるのかという思いは、真つ当な意見でよく受けとめる必要があると思いました。それで、答申を見ましたらこういった震災に基づいて広がっている国民の不安や心配の声がほとんど反映されていないと思うのです。反映されているのはどこかということ、随所に見られます震災によって明らかになったのは1本目の背骨がだめになったときに2本目の背骨が要るのだと。第2の国土軸が要るのだ。だから早くやる必要があるのだとあって、国民の心配、例えば復興に金を回すべきではないかとか、あるいは電力供給が心配だ、こういう声はほとんど反映されていないわけです。それを逆手にとって、いや、だから2本目の背骨が要りますという話でいいのかという思いを持つのですが、こういう思いも誤解なのですか。これちょっとはつきりと。

○東道路・交通環境課長　こちら国の審議会のパブリックコメントですので、県としてどう処理したかというのは余りコメントする立場ではないかと思うのですが、国の審議会の中では、その電力供給の問題の提起を踏まえて、それを審議会として議論をして、将来においてはそこは解決されるであろうということでこういう答申が出たと伺っております。

○宮本委員　推進するという立場に立てば、そういう答えかと思いましたけれども、多く

のパブリックコメントが示しているものは、東日本大震災というのが本当に国のあり方を根底から揺るがすものだったと思うのです。私も被災地の支援に少ししか行っていませんけれども、行ってみれば、それはもう本当に惨状を目の当たりにして、だれもがショックを受けると思います。そういう中でのこの国民の世論だということを受けとめる必要があると思いました。

それで、少し角度を変えて考えたいのですが、例えば今走っている新幹線の地震の被害がどうだったのかといいますと、8割が河川と電柱に集中してしまっていて、3月11日の地震で1,000カ所、4月7日の余震で470カ所も出ているとあるのです。こういう問題が反映されていない答申の中で、これを慌てて進めるということには同意しかねるという。奈良県でも予算をつけて経済効果の調査などを行うということですが、そういう思いを率直に持ちましたので、先ほど土木部長もうなずいておられましたけれど、奈良県でいけば地下駅で2,200億円、地上駅で350億円という非常な負担である点も考えると急いで整備する必要があるのかという思いを率直に持ちますので、それを意見として申し上げておきまして終わりたいと思います。

○安井委員長 ほかに、ございませんか。

○森川委員 歩道の整備状況の件で、この歩道の設置率というのは、県道に即した歩道なのか、それとも市町村道も含めた歩道率なのかというのを1点お聞きしたいと思います。この歩道の設置率、市町村で言えば昔からの道路、そこに歩道をつけるのは困難だということがあるとは思いますが、今後、交通政策の一環で歩道の整備率を上げるということになれば、市町村との協議が必要になってくるのではないかと。できたらその市町村に対して県はどのような立場に立たれて、設置を求めているのか、設置率を上げていくのかお答えをいただきたい。リニア中央新幹線については賛成、どしどしこの奈良県にリニアを誘致して進めていただきたい。この大きな震災の後に一番肝心の鉄道の路線、これは東日本の災害のときにもやはり何が一番重要かと、道路、鉄道、これの復旧が一番先にしなければ災害の復旧ができないということで、このリニア中央新幹線の東京、名古屋、大阪、奈良、こういうところに万が一に備えて公共交通の一環として進めて、やはり奈良県民の安心とそれと利便性を、今後積極的に進めていただきたいと思います。そういう観点でひとつ県としてもより一層の力を入れていただいて進めてもらえるようお願いしたいと思います。

それと、バス路線の今後の県の対応です。市町村に対してコミュニティーバスとかさま

さまざまな支援をしておっしゃっておりますけれども、やはり県として市町村単位でこの補助金を出していくのか、また支援をしていくのか、それとも公益的な取り組みで予算を計上していかれるのか、やはり山間部や今バスが通っていない地域となりますと、隣町の中に少しバスを走らせたり、コミュニティーを広げることによって、大きな利用度が生まれる、と思いますので、県の今後の姿勢として、市町村に対して公益的なもので進めていかれるのか、それとも、1市1町単位で進めて行かれるのか、その辺の県の基本的な考えを聞かせていただけたらありがたいと思います。

○東道路・交通環境課長 2点ご質問いただきました。

まず、ご説明不足で申しわけございません。この道路の整備率ですけれども、あくまで県の管理道路を対象にした延長並びに率という形になっております。

その市町村との連携につきましては、議員もご指摘のとおり、歩道はネットワークとして成り立っているものでございますので、今回、地域住民また市町村と一緒に点検活動という連携を通じて、全体としてよくなるように進めていきたいと思っております。

あと2つ目の、バス路線の対応でございますが、こちらも奈良の交通基本戦略でも述べさせていただいておりますが、バスは広域根幹的な路線とまたそこから接続するフィーダー支線というのが一体となって機能を発揮するというものでございます。県としましては、特に広域幹線的なものに重視をして、各地域、それは市町村単独ではなくて、各その圏域については、その支線の重視をしていきたいと思っております。

○森川委員 県の管理道路ということで、市町村の歩道の設置率を踏まえたらもっと低くなると考えますけれども、やはり重点的に人の往来の多いところをまず調査していただいて歩道の設置を進めていただきたいと思います。さまざまな余り利用率の少ないところも本来的には100%つけていただきたいと思いますけれども、やはり危険な箇所から早急につけていただけるようお願いいたします。

それと、パーク・アンド・ライド、またコミュニティーバス、こういう部分については、やはり広域的な運用、活用方法を今後考えていただきたいと思います。その上で市町村もできるだけ広域的に使えるような形で進めていただければ、隣町と隣町の市町村が共同で使えばコスト削減にもつながりますし、利用度も上がると思います。そういう意味で、今後の県の対応をしっかりと考えていただきたいと思います。

通告していないのですけれども、信号の設置率で、今年度10基の信号の設置で、一番重点的なところからやられていると思うのですけれども、危険性の高いところ、いろんな要

望も上がっていると思いますけれども、できましたら設置基数をもう少しふやしていただけたらありがたいと思うので、少し要望させていただきます。

○安井委員長 10基、答弁よろしいですか。今おっしゃったことに対して、広域的にコミュニティバスを運行すべきではないかということ、市町村単位ではあるのですが、その辺見直しをお願いします。

○東道路・交通環境課長 委員おっしゃったように、共同してバスを運行するというのは効果が高いと思っております、今年度、新規予算で計上させていただいております市町村支援の中にも、市町村が共同して取り組むバス運行に対して県としても支援しますということを、明確にさせていただいているところでございます。以上でございます。

○安井委員長 できるだけ期待にこたえられるものになってもらいたいと思います。
ほかにありませんか。

○高柳委員 公共交通関係の特別委員会が持たれる中で感じたのは、交通政策がメインになるのかと思っていました。きょう聞いてみて、いろんな側面にわたっていると思いましたが、特にこれからのまちづくりというのですか、町の現状から高齢化になっていく、少子化になっていく、そうすると公共交通はどうなるのか、奈良県独特の過疎の問題も含めて、交通政策をこの委員会で論議するののかと思っていました。それだけではない、ということもわかって、もっと幅広く勉強しなければいけないと思いました。私は生駒市の選挙区なのですが、生駒市の法定協議会、ある一定程度煮詰まってきました、今ある一つのコミュニティバス1路線から、あと2路線をふやすことで生駒市の中では努力していると思っています。そこでの移動困難者とか、移動制約者のことも含めてその中で論議されていい話になっていくと思いますが、まだまだ公共交通のところで地方公共団体が果たさなければならない役割はあるのだろうかと思いつつながら、奈良県の役割は何なのかなということで、ここの交通基本戦略の論議をもっとこの委員会の中で深めていったら良いかなと思います。この基本戦略が出る前までは、公共交通に関する条例等を奈良県で作ってはどうか。移動困難者に対してという話をかつての委員会でしたことがあると思います。これから、このことの中身を深めるという意味も含めて、この場所で条例化に向けた論議をしていく方向で、この交通基本戦略の中身を見ていきたいと思っています。

奈良県交通基本戦略の6ページですが、課題として、(a)の移動制約者の顕在化してきてることに具体的な数値をつかんでいるのか。当然そういう具体的な数値に基づいて書いていると思うので、この委員会のメンバーと共有したいと思つし、(b)の地域に

おける公共交通の衰退もこのとおりだと思います。しかし、それをもう少し確かなデータで委員会で論議できるような中身を出して、この特別委員会の中の話を進めていきたいと思っていますし、どのようにまとめようかなと思っています。

奈良県の中で幾つか法定協議会、地域のコミュニティーバスに関してとかの現状を聞かせていただいて、そこで各自治体が突き当たっていると思われること、県が思っているところの具体的なところ、特徴的な奈良県の法定協議会の課題のようなところを教えてくださいたいと思います。

○東道路・交通環境課長 県内で法定協議会の設置は17か18か、できているのですが、その中でコミュニティーバスの運行、また、独自の乗り合いタクシーの運行という取り組みが進められております。県としても参加をさせていただいているのですが、状況をお聞きするとその利用状況がよくなり、財政負担が大きくなっているのが一番顕著な問題として出ている気がしております。県としても、効率的に持続的な交通をサポートできるのかについて議論を深めることが必要と認識をしているところでございます。以上でございます。

○高柳委員 幾つかデマンドタクシーの問題とか、特徴的なところがあると思っていますし、財政的な問題は自治体を直撃していると思います。インターネットでITバスとかを検索したら、たくさん出てくるのです。コンサルタントの一つの売りの領域といえば良いのか、これからの行政の地域交通にかける領域は大きいし、町が高齢化していく、少子化していくことの中で必ず向かい合わなければならない領域で、それはコンサルタントの大きな売り領域みたいになっていると思うので、議会も行政も良い提案などはどんどん取り入れたら良いと思うのですが、そんな中でこれからの方向づけなどについて、しっかりやっていきたいと思っています。

○安井委員長 ほかにございませんか。

特にないようでしたら、これをもって委員会を終わります。